

Stadt Bergisch Gladbach
Die Bürgermeisterin

Federführender Fachbereich Stadtentwicklung, Stadtplanung	Drucksachen-Nr. 459/2000	
Beschlussvorlage		
	X	Öffentlich
		Nicht öffentlich
Beratungsfolge ▼	Sitzungsdatum	Art der Behandlung (Bera- tung, Entscheidung)
Planungsausschuss	24.08.2000	Entscheidung

Tagesordnungspunkt

Bebauungsplan Nr. 2396 - Straßenverbindung Refrather Weg/Bensberger Straße
- Beschluss zur Aufstellung
- Beschluss zur öffentlichen Auslegung

Beschlussvorschlag

- I. Gemäß § 2 in Verbindung mit §§ 8 ff. Baugesetzbuch ist der Bebauungsplan
Nr. 2396 -Straßenverbindung Refrather Weg/ Bensberger Straße-
als verbindlicher Bauleitplan aufzustellen.
- Der Bebauungsplan umfaßt im Wesentlichen eine 1.300 m lange und 30–45 m breite Fläche zwischen Bensberger Straße und Refrather Weg südlich Scheidtbachstraße bzw. Gudrunweg.
- Der Bebauungsplan setzt die genauen Grenzen des räumlichen Geltungsbereiches selber fest (§ 9 Abs. 7 Baugesetzbuch).
- II. Der Bebauungsplanentwurf
Nr. 2396 -Straßenverbindung Refrather Weg/ Bensberger Straße -
ist unter Beifügung der Begründung gem. § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch für die Dauer eines Monats öffentlich auszulegen.

Sachdarstellung / Begründung

Der Planungsausschuss hat in seiner Sitzung am 25.05.2000 unter TOP A 15 über die Inhalte des Bebauungsplanes beraten und beschlossen.

Im Rahmen der weiteren Bearbeitung des Bebauungsplanentwurfes hat sich die Notwendigkeit geringfügiger Abweichungen zu o.g. Beschlussfassung ergeben.

Die Änderungen umfassen im Einzelnen

- Ausweitung des räumlichen Geltungsbereich zur Errichtung von weiteren Abbiegespuren auf Bensberger Straße und Refrather Weg
- Abbindung des Gudrunweges unter Anbindung des Gewerbebetriebes an die Planstraße
- Geh- und Radwegführung westlich des Bahndammes über den Gudrunweg
- Geänderte Placierung und geringfügige Reduzierung von Grünflächen zwischen Bahndamm und Refrather Weg

Nächster Verfahrensschritt ist die öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan, die schalltechnischen Untersuchungen, die Luftschadstoffuntersuchung sowie eine graphische Darstellung von Verkehrszu- und -abnahmen im erweiterten Umkreis des Plangebietes liegen den Ratsfraktionen vor. Die Ergebnisse der Bodenuntersuchung können bei der Verwaltung angefordert werden.

- | | | |
|-----------------|---|---|
| Anlage 1a – 1 c | - | Bebauungsplanentwurf (unmaßstäbliche Verkleinerung) |
| Anlage 2 | - | Textliche Festsetzungen |
| Anlage 3 | - | Begründung |

Textliche Festsetzungen

(Bebauungsplan Nr. 2396 -Straßenverbindung Refrather Weg/ Bensberger Straße-)

1. Lärmschutzwand (§ 9 (1) Nr. 24 BauGB)

Zur Minderung von Verkehrslärmimmissionen ist ein Lärmschutzwand kombiniert mit einer Lärmschutzwand von insgesamt 3,0 m Höhe über Fahrbahn (Wallhöhe 1,25 m, Wandhöhe 1,75 m) mit einem Einfügedämmmaß von 25 dB und beidseitig absorbierend mit $D_E = 4 < 8$ dB(A) auf den gemäß § 9 (1) Nr. 24 BauGB festgesetzten Flächen zu errichten.

Die Lärmschutzeinrichtung ist gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan „Maßnahmen - trassennah“, Ziffer G 4 zu gestalten.

2. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (§ 9 (1) Nr. 20 BauGB)

Die gemäß § 9 (1) Nr. 20 BauGB festgesetzten Flächen sind gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan „Maßnahmen - trassennah“ zu gestalten.

3. (Sonstige) Naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen

(Sonstige) Naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen sind gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan „Maßnahmen - trassenfern“ westlich der Ortslage Voislöhe zu realisieren.

HINWEISE

1. Bahndamm

Der Bahndamm wird unter Anwendung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes unterführt. Die Gestaltung der Kreuzung erfolgt im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung.

2. Altlasten

Das Plangebiet zwischen Bensberger Straße und DB- Bahndamm befindet sich auf der im städtischen Altlastenkataster registrierten Verdachtsfläche Nr. 40 –An der Zinkhütte-. Eine umweltgeologische Bodenuntersuchung hat für große Teile dieser Fläche verschiedenartige und -mächtige Auffüllungen nachgewiesen, die zum teil belastete Materialien enthalten. Für eine bauliche Nutzung sind daher folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

Bei Erdbewegungen im Rahmen von Bauvorhaben –insbesondere im Bereich vorhandener Auffüllungen- ist das Aushubmaterial abfallwirtschaftlich zu beurteilen und gemäß geltendem Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz ordnungsgemäß zu verwerten bzw. zu entsorgen. Entsprechende Nachweise sind dem Landrat des Rheinisch Bergischen Kreises –Untere Abfallwirtschaftsbehörde- einzureichen.

- Sollten im Zuge von Bauvorhaben weitere derzeit nicht bekannte Bodenbelastungen o.ä. vorgefunden werden, ist umgehend der Rheinisch Bergische Kreis und die Stadt Bergisch Gladbach zu benachrichtigen. Gegebenenfalls ist ein fachkundiger Gutachter einzuschalten.

Begründung gem. § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch

zum Bebauungsplan

Nr. 2396 – Straßenverbindung Refrather Weg/ Bensberger Straße -

Gliederung	Seite
1. Planungsanlass/ Städtebauliche Zielsetzung	1
2. Räumlicher Geltungsbereich	2
3. Planungsrechtliche Situation/ privilegierte Fachplanungen	3
3.1 Gebietsentwicklungsplan	4
3.2 Flächennutzungsplan	4
3.3. Rechtsverbindliche Bebauungspläne	4
3.4. Privilegierte Fachplanungen	4
3.5. Altlasten	5
4. Städtebauliche Situation	5
5. Städtebauliche Konzeption	7
5.1 Private Stellplätze	7
5.2 Erschließung/ Verkehrsflächen	8
5.2.1 Kfz- Verkehr	8
5.2.2 Geh- und Radweg	10
5.3 Private Grünflächen (Bachrenaturierung)	11
6. Umweltverträglichkeit des Bebauungsplanes	12
6.1 Eingriff in Boden, Natur und Landschaft	12
6.2.1 Verkehrslärmemissionen/ -immissionen	14
6.3 Luftemissionen/ -immissionen	16
7. Kosten des Bebauungsplans (Grobkalkulation)	17

1. Planungsanlass/ Städtebauliche Zielsetzung

Bedingt durch die geographische Lage des Stadtgebietes i.V.m. einer mangelnden Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz bestehen in Bergisch Gladbach erhebliche Verkehrsprobleme, die es mittels gezielter Netzergänzungen zu verbessern gilt.

Die vollständig in städtischem Eigentum befindliche *Querspange* ist Bestandteil einer ehemaligen Umgehungs- Planung („Westring“), die als Gesamtkonzept planerisch nicht weiter verfolgt wird.

Leitbild der Stadtentwicklung in Bergisch Gladbach war die Errichtung von Gewerbegebieten dort, wo leistungsfähige Straßen mit Anschluss an das überörtliche und regionale Straßennetz - geplant waren, wie z.B. der „Westring“. Dies gilt u.a. auch für die Gewerbegebiete „Zinkhütte“ und „De- Gasperi- Straße“. Während alle sonstigen Infrastruktureinrichtungen für die gewerbliche Wirtschaft vorhanden sind, fehlen leistungsfähige Straßen mit der Folge erheblicher Belastungen der Wohnbereiche durch gewerblichen, insbesondere Schwerlastverkehr.

Eine Tangentenführung um die Wohngebiete würde bei leicht geringeren Immissionen eine erhebliche Inanspruchnahme und Zerschneidung von größtenteils schützenswerten Freiraumbestandteilen bedeuten. Entsprechend beschloss der Rat bereits im Jahre 1988 (Räumlich Funktionales Entwicklungskonzept), „...Netzergänzungen sind dort vorzunehmen, wo sie als geplanter Bestandteil einer leistungsfähigen Infrastruktur ausschlaggebend für die Siedlungsentwicklung waren.“

Die westliche und östliche Innenstadt von Bergisch Gladbach prägt sich durch starken Kfz-Verkehr. Dies schränkt die Nutzungsmöglichkeiten soweit ein, dass eine Weiterentwicklung im Sinne einer Entwicklung urbaner Qualitäten nicht möglich ist. Da das Straßennetz kaum mehr Zielverkehre aufnehmen kann, ist unter Beibehaltung des Status Quo keine Entwicklung mehr möglich.

Städtebaulich gilt es jedoch den Einzelhandelsstandort Bergisch Gladbach durch entsprechende Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote zu stärken. Gleichzeitig ist die Entwicklung der Innenstadt von Bergisch Gladbach in hohem Maße unter dem stadtentwicklungspolitischen Ziel der Nutzungsmischung, d.h. unmittelbare Nachbarschaft von Wohnen, Gewerbe und Dienstleistungsfunktionen zu sehen.

Hieraus ergibt sich bei großräumiger Betrachtung das Erfordernis, durch Netzergänzungen die Erreichbarkeit der Gewerbestandorte und des Einkaufsstandortes zu sichern und zu verbessern bei gleichzeitiger Verbesserung und Stärkung der Wohnfunktion und angemessenen Aufenthaltsqualitäten.

Unter Berücksichtigung dieser Zielsetzung müssen Verbesserungen des Verkehrsflusses erfolgen und zugleich Entlastungswirkungen erreicht werden.

Bei Verzicht auf die Querspange sind wesentlich stärkere Belastungen der Ost- West- Achse durch die Innenstadt prognostiziert. Dies betrifft insbesondere das Driescher Kreuz, den Gronauer Kreisel und den Bereich Schnabelsmühle/ Bensberger Straße. Ebenso wären Richard-Zanders- Straße und nördlicher Refrather Weg von deutlichen Mehrbelastungen betroffen.

Ergänzend gewährleistet die Realisierung der Straßenverbindung

- ◆ eine unmittelbare Anbindung des gewerblichen Schwerlastverkehrs aus dem Gewerbegebiet Zinkhütte an die Hauptverkehrsstraßen Bensberger Straße (L 288) und Refrather Weg (K 27).
- ◆ eine Entlastung der Richard- Zanders- Straße, der Hüttenstraße, der Richard- Seiffert- Straße sowie des Gudrunweges von gewerblichem Verkehr

mit der Folge einer Reduzierung von Schadstoff- und Lärmimmissionen, insbesondere durch Verringerung des Schwerlastverkehrs.

Infolge der Planung wäre eine teilweise Verlagerung der Scheidt bach-Verrohrung erforderlich. Gemäß Grundsatzbeschluss des Ausschusses für Umwelt und Landschaft sind Bachverrohrungen im Zusammenhang mit anstehenden Planungen zu renaturieren. Entsprechend ist im Rahmen eines wasserrechtlichen Verfahrens nach § 31 WHG die Renaturierung des Scheidt baches beabsichtigt. Die Maßnahme wurde bei der Linienführung der Strasse bereits berücksichtigt.

2. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich umfasst einen im Wesentlichen gradlinig verlaufenden, etwa 1300 m langen und 30 – 45 m breiten „Korridor“ zwischen Bensberger Straße und Refrather Weg südlich Scheidt bachstraße bzw. Gudrunweg. Die Einmündungsbereiche Bensberger Straße und Refrather Weg mit Flächen für Abbiegespuren sowie an die Planstraße angrenzende Verkehrsflächen sind in den Geltungsbereich einbezogen.

Gemäß § 1 Abs. 3 BauGB sind Bebauungspläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Nach Prüfung der städtebaulichen Situation im Umgebungsbereich der Planstraße zeigt sich ein Planaufstellungserfordernis zunächst nur für die Planstraße selber mit begleitenden Regelungserfordernissen wie An- und Abbindung angrenzender Verkehrsflächen, Geh- und Radwege, aktiven Lärmschutzeinrichtungen und angrenzenden Grünflächen (Bachlauf).

Seit Inkrafttreten der 16. BImSchV –Verkehrslärmschutzverordnung- besteht für einen „Straßen- Bebauungsplan“ keine Notwendigkeit mehr, Vorkehrungen für passiven Schallschutz planungsrechtlich zu regeln. Ein Anspruch auf Entschädigung für Lärmschutzmaßnahmen wird unmittelbar kraft Gesetz ausgelöst. Da im Zusammenhang mit der Realisierung des Bebauungsplanes auf ein Interesse der Eigentümer zur Vornahme entsprechender Lärmschutzmaßnahmen zu vertrauen ist, ist die Festsetzung von passiven Schutzvorkehrungen i.S. der planerischen Zurückhaltung nicht geboten.

Soweit aktive Lärmschutzmaßnahmen möglich bzw. vertretbar sind, sind die Bereiche in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes einbezogen. Entscheidungsgrundlage war eine Untersuchung und Beurteilung der Lärmsituation, wobei auch die nicht im Geltungsbereich befindlichen Bereiche umfassend geprüft und geregelt wurden.

Die Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches ist geeignet, durch den Bebauungsplan entstehende Konfliktpotentiale zu bewältigen.

3. Planungsrechtliche Situation/ privilegierte Fachplanungen

3.1 Gebietsentwicklungsplan

Der Gebietsentwicklungsplan stellt für das Plangebiet „Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB)“, westlich des Bahndammes mit überlagerndem „Grundwasser- und Gewässerschutz“ dar.

3.2 Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan stellt die Trasse seit 1975 als „geplante innerörtliche Hauptverkehrsstraße“ dar. Jeweils nördlich und südlich der Trasse sind – mit Ausnahme des Schulzentrums Ahornweg „gewerbliche Bauflächen“ dargestellt. Der Einmündungsbereich Bensberger Straße sowie eine Fläche nördlich des Gudrunweges sind als „gemischte Baufläche“, der Bereich südlich der Einmündung Refrather Weg als „Wohnbaufläche“ dargestellt.

Der Bahndamm ist als „Fläche für Bahnanlagen“ mit parallel verlaufender „Unterirdischer Gasleitung“ in den Flächennutzungsplan integriert.

Der Bebauungsplan ist i.S.d. § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Dies gilt auch im Hinblick auf die die Planstraße begleitenden Grünflächen.

3.3 Rechtsverbindliche Bebauungspläne

Der Geltungsbereich des anstehenden Bebauungsplanes überlagert die rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 17 – Am Birkenbusch- und Nr.18 – Refrather Weg-.

Ein teilweiser Ersatz des seit 1972 rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 17 –Am Birkenbusch- erfolgt im Streckenabschnitt Bahndamm/ Senefelder Straße. Die Neuplanung überlagert hier über etwa 150 m² jeweils eine als „Gewerbegebiet“ ausgewiesene Fläche mit der Festsetzung „Geh- und Radweg“ (Anbindung Schulzentrum) bzw. „Straßenverkehrsfläche“ (Radwegeführung Senefelder Straße).

Der seit 1967 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 18 –Refrather Weg- setzt für das Plangebiet zwischen Refrather Weg und Bahndamm bereits „Straßenverkehrsfläche“ mit einer südlich und nördlich jeweils angrenzenden 15m breiten „Grünfläche“ fest. Der südlich des Gudrunweges befindliche Bereich ist als „Mischgebiet“ ausgewiesen.

Die übrigen Flächen sind dem unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen.

3.4 Privilegierte Fachplanungen

Bahngelände

Das Plangebiet wird von einer Bahnstrecke und einer unmittelbar parallel geführten Erdgasleitung gequert.

Die Bahnstrecke wurde etwa 1870 in Betrieb genommen, per Erlass des BMV vom 14.02.1992 „auf Dauer eingestellt“. Ein förmliches Entwidmungsverfahren ist bis dato nicht erfolgt.

Die Strecke ist seit etwa einem halben Jahr in Verbindung mit dem Güterterminal der Fa. Zanders AG wieder genutzt.

In Abstimmung mit der DB- AG (Netz) wird von einer planungsrechtlichen Regelung innerhalb der Bahnfläche abgesehen. Städtebauliche Konflikte sind nicht zu erwarten.

Gasfernleitung

Die parallel des Bahndammes verlaufende Gasfernleitung der Thyssengas GmbH (gemeldet gem. § 4 Energiewirtschaftsgesetz) wird einschließlich eines Schutzstreifens über je 4 m beiderseits der Leitungsachse nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

3.5 Altlasten

Das Plangebiet befindet sich auf der im städtischen Altlastenkataster geführten Verdachtsfläche Nr. 40 „An der Zinkhütte“. Bodenuntersuchungen wurden bereits 1992 durchgeführt. Nach vorliegender Erkenntnis zeigen sich nicht die „üblichen Zinkhüttenrückstände“ mit hohen Schwermetallgehalten, sondern die ermittelten Aufschüttungen lassen vielmehr vermuten, dass es im Zuge von Geländearbeiten zu Ablagerungen bzw. Verschiebungen kam.

Insgesamt finden sich Auffüllungen zwischen wenigen cm bis zu mehreren Metern Mächtigkeit vorwiegend aus Bodenmaterialien, vermischt mit Bauschutt, Schotter, Ziegelbruch und untergeordnet auch Glas- und Aschenanteilen. Die chemischen Analysen weisen für ausgewählte Proben nur vereinzelt leicht erhöhte Schwermetallwerte auf. Insgesamt ist die Analytik -abgesehen von einigen Solitärerhöhungen- eher unauffällig. Entsprechend bestehen hinsichtlich der geplanten Straßennutzung bzw. „Straßenbegleitflächen“ aus gutachterlicher Sicht keine Bedenken.

Die Frage der abfallrechtlichen Behandlung wird im Zuge der Maßnahmenrealisierung geprüft, aufgrund der vorliegenden Analytikwerte ist mit Einschränkungen bei der Verwertung und/ oder Entsorgung zu rechnen. Die Fläche wird entsprechend vorsorglich gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB gekennzeichnet.

4. Städtebauliche Situation

Die Querspange ist bereits seit den 60- er Jahren Bestandteil der gesamtstädtischen Verkehrsplanung. Die unmittelbar angrenzende Siedlungsstruktur ist entsprechend –mit Ausnahme der Einmündungsbereiche Bensberger Straße, Refrather Weg bzw. des Schulzentrums Ahornweg– gewerblich geprägt.

Zwischen Bahndamm und Bensberger Straße ist das Plangebiet dem unbeplanten Innenbereich (§ 34 BauGB) zuzuordnen.

Der südlich der Einmündung Refrather Weg gelegene Bereich ist entsprechend der Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 18 wohnbaulich, der nördlich der Trasse befindliche Bereich durch einen eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb (Kfz- Handel mit Reparatur) genutzt. Unmittelbar nördlich des Gudrunweges grenzen „Allgemeine Wohngebiete“ nach § 34 BauGB.

Das Schulzentrum Ahornweg grenzt mit Unterrichtsräumen und Schulhöfen, auf denen während der Sommermonate auch unterrichtet wird, unmittelbar nördlich an das Plangebiet.

Die Bereiche unmittelbar westlich der Bensberger Straße sind gemäß § 34 BauGB als „Mischgebiet“, östlich der Bensberger Straße als „Allgemeines Wohngebiet“ zu beurteilen. Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung zeigen Bensberger Straße (L 288) und Refrather Weg (K 27) erhebliche Verkehrslärmbelastungen. Mit einem DTV- Wert von derzeit etwa

18.900 Kfz im Einmündungsbereich Refrather Weg beträgt die Verkehrslärmbelastung zwischen max. 70,5 dB(A) tags und 61,7 dB(A) nachts. Der Einmündungsbereich Bensberger Straße weist ebenfalls etwa 19.000 DTV mit max. Beurteilungspegeln von 67,83 dB(A) tags und 60,38 dB(A) nachts auf. Die Grenzwerte der 16. BImSchV sind –unter Berücksichtigung der jeweiligen Baugebietskategorie- bereits im Ist- Zustand deutlich überschritten.

Ebenfalls erhebliche Belastungen durch insbesondere gewerblich bedingte Ziel- und Quellverkehre weisen Richard- Zanders- Straße (DTV 8000 – 13.200), Senefelder Straße (DTV 3.800 – 7.600), Richard- Seiffert- Straße und Hüttenstraße (DTV 4200) im Hinblick auf anliegende Wohnnutzungen auf. Die Lkw- Anteile in der Senefelder Straße betragen 20% tags und 17,4% während der Nachtstunden, die Anteile in der Hüttenstraße liegen bei 15,7% / 10,5% tags/ nachts.

Im Hinblick auf Umweltbelange zeigt das gesamte Plangebiet anthropogenen Einfluss. Die Böden sind durch angrenzend gewerbliche Nutzungen stark beeinflusst.

Im Plangebiet konnten keine Pflanzen oder Biotoptypen der Roten Liste nachgewiesen werden. Als Biotope gemäß § 62 LG NW bzw. § 20 c BNatSchG sind ein vorhandener „Bachbegleitender Erlenwald“ sowie der Scheidt bach („Bachmittellauf im Mittelgebirge“) –soweit nicht verrohrt- einzustufen.

Prioritäre Arten nach Fauna- Flora- Habitatrichtlinie (FFH) wurden ebenfalls nicht kartiert. Biotoptypen von extremer Bedeutung kommen nicht vor.

Der Bereich zwischen Refrather Weg und Bahndamm setzt sich aus unterschiedlich bewerteten Biotoptypen zusammen. Der wertvollste ist die Strukturarme Grünanlage (Wertstufe 6) mit 13 etwa 100 Jahre alten Eichen. Die angrenzenden Stellflächen sind mit Wertstufe 1 zu bezeichnen, daneben dominieren im Bereich der gewerblichen Brachflächen und der Fettwiese Flächen von geringer Bedeutung (Wertstufe 4).

Die faunistische Bedeutung ist aufgrund der stark anthropogenen Überformung gering. Gefährdete Arten konnten nicht nachgewiesen werden.

Der Bereich zwischen Bahndamm und Senefelder Straße setzt sich auf der nördlichen Seite aus Hecken und Grünlandbrache der Wertstufe 5, auf der südlichen Seite aus dem mit Biotopwertstufe 7 zu bewertenden Großseggenried und Ufergehölz zusammen. Großseggenried und Ufergehölz zählen neben dem Streckenabschnitt Senefelder Straße und Richard- Seiffert- Straße zu den bedeutendsten Biotopen des Plangebietes.

Im Hinblick auf die innerstädtische Lage und die geringe Größe ist die Fläche von hoher Bedeutung für die Fauna. Wertbestimmend sind die relativ arten- und individuenreichen Schmetterlingsbestände mit gefährdeten bzw. im innerstädtischen Bereich selteneren Arten wie Waldbrettspiel, Brombeerzipfelfalter und Hauhechelbläuling. Ebenfalls relativ artenreich ist die Avifauna mit wertbestimmenden Arten wie Goldammer und Klappergrasmücke. Bemerkenswert ist die Funktion als Teillebensraum für den gefährdeten Grünspecht.

Den wertvollsten Abschnitt mit Biotopwertstufe 8 stellt der Streckenabschnitt Senefelder Straße/ Richard- Seiffert- Straße mit dem dort prägenden Bachbegleitenden Erlenwald dar. Der im selben Abschnitt verlaufende Scheidt bach ist mit Biotopwertstufe 7 zu bewerten.

Trotz teilweiser Rodung des Gehölzbestandes hat der Bereich in faunistischer Hinsicht nach wie vor einen hohen Stellenwert.

Eine einheitlich mittlere Bedeutung (Wertstufe 6) weist der Bereich zwischen Richard- Seifert- Straße und Bensberger Straße mit dem Biotoptyp „Gebüsch“ auf.

Hier findet sich ein artenreicher Brutvogelbestand mit einigen wertbestimmenden Arten wie Birkenzeisig, Klappergrasmücke und Buntspecht. Die Fläche ist entsprechend von mittlerer Bedeutung für die Fauna.

Der Bahndamm stellt bezüglich des Luftaustausches ein Hindernis dar. Gemäß Luftgüte- Untersuchung von 1991 ist ein Luftgüte- Index zwischen 1,1 und 1,2 (= ziemlich hoch belastet) zu verzeichnen.

5. Städtebauliche Konzeption

Der „Trennungsgrundsatz“ des § 50 BImSchG kann aufgrund der örtlichen Situation mit gewachsenen Strukturen nicht berücksichtigt werden. Die Netzergänzung in diesem Bereich ist seit Jahren Bestandteil der städtischen Entwicklungs- und Bauleitplanung.

Als Grundlage der planerischen Entscheidung hinsichtlich der Linienführung wurden im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie Alternativen und Varianten untersucht. Entscheidungskriterien für die gewählte Trassenführung waren eine möglichst geringfügige Beeinträchtigung der einzelnen Schutzgüter Mensch, Wohn- und Wohnumfeld, Erholung, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/ Luft, Ortsbild, Kultur- und Sachgüter.. Berücksichtigt wurde ferner ein nach Wasserhaushaltsgesetz (WHG) durchzuführendes wasserrechtliches Verfahren für die beabsichtigte Renaturierung des Scheidtzbaches.

Gemäß Konfliktanalyse der Umweltverträglichkeitsstudie ist in naturschutzrechtlicher Hinsicht keine konfliktfreie Planung möglich. Bei stärkerer Gewichtung des Aspektes „Entwicklungsfähigkeit“ im Zusammenhang mit der Renaturierung des Scheidtzbaches, im Hinblick auf einen größtmöglichen Abstand zum Schulzentrum und unter Berücksichtigung bestehender Nutzungen in den Einmündungsbereichen Bensberger Straße und Refrather Weg ist die gewählte Linienführung als die günstigere zu beurteilen.

Zur Umsetzung des bebauungsplanes ist u.a. (geringfügiger) Grunderwerb für Böschungen und Bankette erforderlich. Eine ausschließliche Inanspruchnahme städtischer Flächen hätte Auswirkungen auf die gesamte Linienführung und damit auf Boden, Natur und Landschaft zur Folge.

5.1 Private Stellplätze

Zwischen Planstraße und Gudrunweg befindet sich ein auf der Grundlage des Bebauungsplanes Nr. 18 genehmigter Gewerbebetrieb (Kfz- Handel mit Reparatur). Die Fläche ist als „Mischgebiet“ festgesetzt und mit einem „Grüngürtel“ umrandet. Ein Teil der dort für die Planstraße festgesetzten „Straßenverkehrsfläche“ wird derzeit als Betriebsparkplatz genutzt.

Der anstehende Bebauungsplan sieht im Zusammenhang mit der Realisierung der Planstrasse die Abbindung des Gudrunweges (s. Ziffer 5.2.1) für Kfz- Verkehre vor. In Abweichung zum Bebauungsplan Nr. ist die Realisierung der Planstraße lediglich über eine Breite von 9,75 m vorgesehen. Die durch beide Maßnahmen neu zur Disposition stehende Fläche soll analog der rechtsverbindlichen Festsetzungen einer Mischgebietlichen Nutzung mit Stellplatzflächen für Betriebszwecke zugeführt werden.

Eine Reduzierung der bereits für Stellplatzzwecke genutzten Fläche würde zu einschneidenden betrieblichen Veränderungen, ggf. verbunden mit einem Betriebsstandortwechsel und umfassenden Verlust von Arbeitsplätzen führen.

Der Bebauungsplan sieht entsprechend eine planungsrechtliche Sicherung der bestehenden Nutzung mit angrenzenden Grünflächen vor.

5.2 Erschließung/ Verkehrsflächen

5.2.1 Kfz- Verkehr

Zur Realisierung der städtebaulichen Zielsetzung ist eine funktions- und leistungsfähige Strasse mit weitgehend ungehindertem Verkehrsfluss erforderlich.

Unter Berücksichtigung dieser Zielsetzung erfolgt eine

1. Anbindung der De Gasperi –Straße,
2. Anbindung des Gewerbebetriebes bei gleichzeitiger Abbindung des Gudrunweges für Kfz- Verkehre,
3. Anbindung der Senefelder Straße in südliche und nördliche Richtung,
4. Anbindung der Richard Seiffert-Straße in südliche Richtung bei gleichzeitiger Abbindung in nördliche Richtung.

Die Planung zeigt damit möglichst wenig Zu- und Abfahrten bzw. Einmündungen in die Trasse bei gleichzeitigem Anschluss der Gewerbegebiete an die Planstraße zur Entlastung der umliegenden Wohnnutzungen.

Die Richard- Seiffert- Straße wird zur Minderung von Verkehrswiderständen in nördliche Richtung in Verbindung über einen Wendehammer abgebunden. Eine hinreichende Anbindung erfolgt weiterhin über die Scheidtbachstraße.

Die Unterbindung von Schleichverkehren über Senefelder Straße und Hüttenstraße in Richtung Bensberger Straße ist mittels ordnungsbehördlicher Maßnahmen beabsichtigt.

Die Verkehrsknoten erhalten jeweils separate Linksabbiegestreifen und Lichtzeichenanlagen, in den Einmündungsbereichen Refrather Weg und Bensberger Straße jeweils freie Rechtsabbiegestreifen. Die Spurbreiten betragen jeweils 3,25 m.

Der Verkehrsknoten Planstraße/ Bensberger Straße liegt in einem städtebaulich sensiblen Bereich. Im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit der Straße erfordern die zu erwartende Verkehrsmenge sowie die intensiven Abbiegebeziehungen eine ausreichende Dimensionierung von Stauräumen vor Lichtsignalanlagen. Dies bedingt bei Realisierung der gewählten Variante die Notwendigkeit von Grunderwerb u.a. im Bereich Bensberger Straße 217.

Für den Knoten ist unter Berücksichtigung aller Verkehrsströme eine Belastung von 23.331 PKW-E pro Tag prognostiziert. Die Leistungsfähigkeit der gewählten Variante ist geeignet, den Verkehr mit einer befriedigenden Qualität des Verkehrsablaufes (Qualitätsstufe C – *Der Verkehr läuft mit zufriedenstellender Qualität ab. Wartezeiten sind jedoch bereits spürbar. Bei Ende der Freigabezeit treten noch keine nennenswerten Stauerscheinungen auf*) bei gleichzeitig verkehrstechnisch verträglichen Rückstaulängen abzuwickeln. Da die diesbezüglich erfolgten Berechnungen sich auf die Nachmittags- Spitzenstunde beziehen, sind während des werktäglichen Normalverkehrs eher „gute“ Verkehrsverhältnisse zu erwarten.

Für Linksabbieger aus der südlichen Bensberger Straße ergibt sich in diesem Zusammenhang die technische Notwendigkeit einer etwa 70 m langen, für Rechtsabbieger aus der nördlichen Bensberger Straße einer 78 m langen Abbiegespur.

Da mit Realisierung der Planstraße eine Kfz- Erschließung des bestehenden Supermarktes ausschließlich über die Scheidt bachstraße erfolgen kann, bleibt auf der Bensberger Straße aus südlicher Richtung eine Abbiegespur über etwa 30 m erhalten.

Durch die Errichtung einer weiteren Fahrspur ist zur Erhaltung der im Bereich Scheidt- bachstraße bestehenden Bushaltestelle die Inanspruchnahme Flächen privater Dritter erforderlich.

Für ÖPNV- Verkehre in nördliche Fahrtrichtung ist zur Umsetzung einer ampelgesteuerten Vorfahrtregelung auf der Bensberger Straße die Verlagerung der bestehenden Bushaltestelle in südliche Richtung beabsichtigt. Die erforderlichen Flächen sind vorrangig in städtischem Eigentum, darüber hinaus ist Grunderwerb im Bereich des Grundstücks Zum Froschkönig 1 erforderlich.

Für den Verkehrsknoten Planstraße/ Refrather Weg ist unter Berücksichtigung aller Verkehrs- ströme eine Tagesbelastung von 23.725 PKW-E prognostiziert. Zur Gewährleistung einer gu- ten Qualität des Verkehrsablaufes (Qualitätsstufe B – *Es herrschen gute Verkehrsbedingun- gen vor, die Wartezeiten sind hinnehmbar*) bei gleichzeitig moderaten Rückstaulängen ist die Anlage von jeweils etwa 60 m langen separaten Abbiegespuren auf dem Refrather Weg erforder- lich. Da den Berechnungen jeweils die Nachmittags- Spitzenstunde zugrunde liegt, ist auch hier während der sonstigen Zeiten von guter bis sehr guter Verkehrsqualität auszugehen.

Die hier für eine Straßenverbreiterung erforderlichen Flächen befinden sich in städtischem Eigentum.

Der Verkehrsknoten Planstraße/ Refrather Weg liegt in enger Nachbarschaft zur Einmündung Gudrunweg. Bedingt durch dort ansässiges Gewerbe ist am Tag mit 60 – 70 Lkw-Fahrten zu rechnen. Durch Schleppkurven, die beim Ausbiegen eine Inanspruchnahme der übrigen Fahr- spuren erfordern i.V.m. meist überstauten Aufstellspuren, ist mit erheblichen Behinderungen des ausfahrenden Verkehrs und damit Beeinträchtigung der Wohnnutzungen am Gudrunweg zu rechnen.

Eine Verschwenkung der Planstrasse in südliche Richtung zur Erweiterung des Abstandes zwischen beiden Einmündungsbereichen sowie die Einbeziehung des Gudrunweges in die Kreuzungssignalisierung sind nach verkehrsgutachterlicher Prüfung nicht in der Lage, den Verkehr abzuwickeln. Ergänzend wäre eine Verschwenkung der Planstrasse mit einem erheb- lichen Eingriff in bestehende Nutzungen (Refrather Weg 87) verbunden.

Zur Gewährleistung einer verkehrssicheren Planung ist eine Abbindung des Gudrunweges bei gleichzeitiger Anbindung des Gewerbebetriebes an die Planstrasse in Kreuzung mit der De- Gasperi- Straße vorgesehen.

Die Erschließung der nördlich des Gudrunweges befindlichen Wohnquartiere ist über den Sieglindenweg gesichert.

Umfassender Grunderwerb ist für die Anbindung der De- Gasperi- Straße erforderlich. Der unmittelbare Anschluss des Gewerbegebietes an die Planstraße entzerrt den derzeit erheblich belasteten Verkehrsknoten Robert- Schumann- Straße/ Refrather Weg und beugt gleichzeitig bei Realisierung der Planstraße ggf. entstehenden Konflikten durch unmittelbar aufeinander- folgende Einmündungen vor.

Der Bahndamm soll unter Anwendung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes unterführt werden. Die Gestaltung der Kreuzung wird über eine Kreuzungsvereinbarung unter den Beteiligten geregelt.

Wie aus der Anlage 1 zur Begründung ersichtlich, bewirkt die Planstraße deutliche Verbesserungen der jeweiligen Verkehrssituation auf dem nördlichen Refrather Weg, in den Bereichen Richard- Zanders- Straße, Senefelder Straße und Hüttenstraße. Da die Straße auch einen Anteil an Durchgangsverkehren aufnimmt, ist ergänzend eine Verbesserung der Verkehrssituation im Bereich Bensberg sowie in der Innenstadt von Bergisch Gladbach, insbesondere im Bereich Gronauer Kreisel und Driescher Kreuz zu erwarten. Neuralgische Knotenpunkte können deutlich entzerrt werden.

Bedingt durch die Magnetwirkung der Planstrasse erfolgt eine Erhöhung der Verkehrsbelastung im erweiterten Einmündungsbereich der Bensberger Straße, im Bereich Ferrenbergstraße, Lerbacher Weg und des südlichen Refrather Weges bzw. der Dolmannstraße.

5.2.2 Geh- und Radweg

Im Zusammenhang mit der Verbindungsstraße ist für den nicht motorisierten Verkehr ein 3 m breiter kombinierter Geh- und Radweg vorgesehen. Soweit Fahrbahn und Weg unmittelbar parallel verlaufen, werden sie durch Grünstreifen voneinander getrennt.

Zur Minderung von Eingriffen in Boden, Natur und Landschaft sollten Geh- und Radwege grundsätzlich unmittelbar neben der Fahrbahn geführt werden.

Im Hinblick auf das prognostizierte Kfz- Aufkommen, unter dem Aspekt der Schulwegsicherung und des Immissionsschutzes wurde die Wegeführung –soweit möglich- aufgrund damit verbundener positiver psychologischer Effekte in räumlicher Trennung zur Fahrbahn gewählt.

Zur Minderung des Eingriffes in den Naturhaushalt (Schutz des Eichenbestandes und der künftigen Bachaue, geringere Bodenversiegelung) ist der Weg westlich des Bahndammes über den Gudrunweg außerhalb des Plangebietes geführt. Nördlich angrenzende Wohngebiete sind damit unmittelbar, südlich gelegene Bereiche über vertretbare Umwege bzw. unmittelbar über bereits bestehende Wege entlang des Bahndammes angebunden.

Die zur Anbindung des Gudrunweges erforderlichen Flächen befinden sich bereits in städtischem Eigentum.

Wegemäßige Anbindungen sind für alle an die Planstraße angrenzenden Straßen sowie das Schulzentrum vorgesehen. Der entlang des Bahndammes bereits bestehende Geh- und Radweg wird kreuzungsfrei angebunden.

Im Streckenabschnitt Bahndamm/ Senefelder Straße ist die Realisierung einer Lärmschutzwand vorgesehen. Zur Erhöhung der Wirksamkeit erfolgt deren Errichtung unmittelbar an der Emissionsquelle. Der Geh- und Radweg wird entsprechend nördlich davon geführt.

Der zwischen Bushaltestelle Senefelder Straße und Schulzentrum bestehende Pfad wird im Hinblick auf die anstehende Bachrenaturierung mit geringen Abweichungen aufgenommen und planungsrechtlich gesichert.

Die derzeitige Nutzung erfolgt unter Inanspruchnahme eines privaten Grundstückes. Die Fläche ist im rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 17 als „Gewerbegebiet“ festgesetzt, als (gehölzbestandene) Grünfläche genutzt. Die Inanspruchnahme des Grundstückes umfasst etwa 70 m².

Soweit der Geh- und Radweg über den Bahndamm geführt wird, ist dieser mittels Zaunanlage von dem Schienenweg zu trennen. Diesbezügliche Regelungen erfolgen im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung mit der DB- AG.

5.3 Private Grünflächen (Bachrenaturierung)

Der Bebauungsplan sieht nördlich der Planstraße über die gesamte Länge „Private Grünfläche“ vor. Die Festsetzung dient der Erhaltung von bestehenden Potentialen sowie der Einbindung der Trasse in das Orts- und Landschaftsbild (s. auch Ziffer 6.1, Eingriffsminderung, naturschutzrechtliche Kompensation).

Darüber hinaus ist innerhalb der Grünfläche die Renaturierung des im Plangebiet überwiegend verrohrt geführten Scheidtbaches beabsichtigt. Die Renaturierung erfolgt im Rahmen des § 31 WHG, der durch die anstehende Planung nicht vorgegriffen werden soll. Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen berücksichtigen eine flexible Gestaltung der Bachaue.

Die im Einmündungsbereich Refrather Weg mit wertvollen Eichen bestandene Grünfläche befindet sich in städtischem Eigentum. Eine Erhaltung der Fläche einschließlich Baumbestand ist beabsichtigt, eine planungsrechtliche Sicherung und Einbeziehung in den räumlichen Geltungsbereich aufgrund der Selbstbindung des Rates entbehrlich.

6. Umweltverträglichkeit des Bebauungsplanes

6.1 Eingriff in Boden, Natur und Landschaft

Gemäß Umweltverträglichkeitsprüfung liegt der Schwerpunkt des Eingriffs in Naturhaushalt und Landschaftsbild insbesondere in der beabsichtigten Flächenversiegelung durch Fahrbahn, Geh- und Radweg sowie in der Überformung von Flächen durch Böschungen und Bankette begründet. Hierdurch werden 19.193 m² Fläche in Anspruch genommen, davon 13.464 m² für Neuversiegelung.

Insbesondere betroffen sind Gehölzstrukturen (Bachbegleitender Erlenwald, Gebüsche und Hecken) in einem Umfang von etwa 51%. Darüber hinaus werden 7 hundertjährige Eichen im Einmündungsbereich Refrather Weg sowie 2 Solitäre (Pappel, Altholz) an der Bensberger Straße entfernt. Der Eingriff ist aufgrund der Baumalter (> 30 Jahre) nicht ausgleichbar.

Die Inanspruchnahme von Grünland- und gewerblichen Brachflächen beträgt rd. 19 %.

Ergänzend sind erhebliche randliche Beeinträchtigungen durch betriebsbedingte Schadstoffe, Verlärmung und optische Beunruhigung in trassennahen Bereichen zu erwarten.

Für die Tierwelt sind Flächenverluste in bedeutenden Habitatstrukturen zu erwarten. Verbleibende Restflächen werden betriebsbedingt durch Lärm und optische Beunruhigung beeinträchtigt und als Lebensraum zunächst entwertet. Zwischen Bahndamm und Senefelder Straße sind Lebensräume der bedeutenden Vogelarten Klappergrasmücke und Goldammer sowie des gefährdeten Tagfalters Waldbrettspiel beeinträchtigt.

Betriebsbedingt sind Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Schadstoffeinträge in Vegetationsbestände in einer Größenordnung von etwa 29.289 m² zu erwarten. Obwohl der Lärmschutzwall/ -wand im Streckenabschnitt Bahndamm/ Senefelder Straße immissionsmindernde Wirkung zeigt, sind Verlärmungen und optische Beunruhigungen zu erwarten.

Anlagebedingt bewirkt die Baumaßnahme eine Boden- Neuversiegelung von 13.464 m² mit einhergehender Reduzierung der Grundwasserneubildung. Betriebsbedingt sind Beeinträchtigungen der Funktionen von Wasser und Boden durch Schadstoffe in einem Umfang von 29.289 m² zu erwarten.

Ebenfalls sind aufgrund der räumlichen Nähe Schadstoffeinträge in den zu renaturierenden Scheidt bach zu erwarten. Das Gewässer befindet sich bereits im Bereich der höheren Schadstoffkonzentration.

Anlagebedingt bewirkt die Maßnahme einen Verlust von 9.857m² klimarelevanter Gehölzflächen und führt zu einer Änderung des Mikroklimas. Eine relevante Beeinträchtigung des Klimas und der Luftgüte sind jedoch nicht zu erwarten.

Nicht zuletzt bewirkt die Realisierung der Planstraße durch Gehölzverlust von u.a. 9 ortsbildprägenden Bäumen eine erhebliche Veränderung des Orts- und Landschaftsbildes.

Der Landschaftspflegerische Fachbeitrag zum Bebauungsplan sieht Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen zur Minderung der Beeinträchtigung des Naturhaushaltes sowie des Orts- und Landschaftsbildes durch den Erhalt von Vegetationsstrukturen im Nahbereich der Planstraße sowie eine landschaftsgerechte Eingrünung vor.

Für dennoch verbleibende erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen und z.T. nicht ausgleichbare Eingriffe werden Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

Soweit –wie im vorliegenden Fall- die Aufstellung des Bebauungsplanes durch ein Planfeststellungsverfahren ersetzt werden könnte, ist der durch den Bebauungsplan vorbereitete Eingriff nach Landschaftsgesetz NW zu 100 % auszugleichen. Unbeschadet dessen wäre auch auf der Beurteilungsgrundlage des § 1a BauGB i.V.m. § 8a BNatSchG aufgrund der Intensität und Nachhaltigkeit des zu erwartenden Eingriffs ein Ausgleich von 100 % zugrunde zulegen.

Die Ermittlung des Kompensationsumfanges erfolgt nach ADAM/ NOHL und VALENTIN (1986) im Rahmen eines Landschaftspflegerischen Begleitplanes.

Durch den Neubau der Planstraße einschließlich Geh- und Radweg entsteht ein Kompensationsbedarf von 29.966 m² der Biotopwertstufe 5 zuzüglich einem Ersatz für den Verlust von 9 Solitärbäumen.

Zur Minderung des Eingriffs sind Schutzmaßnahmen während der Bauphase, Gestaltungsmaßnahmen innerhalb (trassennah) sowie Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes (trassenfern) vorgesehen.

Gestaltungsmaßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen sind Gegenstand des Bebauungsplanes, Schutzmassnahmen werden während der Bauphase berücksichtigt.

Als Leitbild orientiert sich die Planung der (trassennahen) Gestaltungsmaßnahmen an landschaftsraumtypischen Vegetationsstrukturen wie Laubwald, Hecken, Einzelbäumen und Baumreihen. Sie dienen in erster Linie der landschaftlichen Einbindung der Trasse nebst

Bauwerken und somit der Minderung bzw. teilweise dem Ausgleich für Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. Darüber hinaus dienen sie der Böschungssicherung und bewirken bei erhöhtem Gehölzanteil Immissionsschutz.

Trotz vorbezeichneter Maßnahmen zur Konfliktminderung verbleiben unvermeidbare Eingriffe, die den Naturhaushalt und das Orts-/ Landschaftsbild erheblich und nachhaltig beeinträchtigen. Für diese Eingriffe sind Ausgleichsmaßnahmen festgelegt worden, mit der Zielsetzung einer –vergleichbar dem ursprünglichen Zustand- ökologisch und ästhetisch voll funktionsfähigen Flächennutzung.

Ein Teil der Vegetationsverluste und der Neuversiegelung kann im direkten räumlichen Zusammenhang mit dem Eingriff durch den Rückbau nicht mehr genutzter Platz- und Wegeflächen mit Ansaat und Bepflanzung ausgeglichen werden.

Mit Ausnahme einer Fläche für die geplante Entwicklung von Laubwald (Maßnahme A 2) stehen im trassennahen Bereich aufgrund bestehender Nutzungen keine weiteren Maßnahmenflächen zur Verfügung. Zur Kompensation der Eingriffe sind daher zusätzlich trassenfern liegende Maßnahmen erforderlich. In natur- und landschaftstechnischer Hinsicht geeignet ist eine derzeit intensiv landwirtschaftlich genutzte Fläche westlich der Ortslage Voislöhe. Die Fläche befindet sich in städtischem Eigentum.

Der Ausgleich ist mit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung und den Zielen der Raumordnung sowie des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar.

Die einzelnen Maßnahmen sind Bestandteil des Landschaftspflegerischen Begleitplanes. Die Maßnahmen sind –soweit sie im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen- gemäß § 9 (1) Nr. 20 BauGB festgesetzt. Die Realisierung der (trassenfernen) Ausgleichsmaßnahmen unterliegt der Selbstbindung des Rates im Rahmen des Satzungsbeschlusses.

6.2 Verkehrslärmemissionen/ -immissionen

Unbeschadet der Zielsetzung, bei Neuplanungen die Orientierungswerte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau- einzuhalten, sind hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen bei Straßenplanungen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung- zugrunde zu legen, da für den Bau von Straßen generell das „Schutzmodell“ des BImSchG gilt.

Wie unter Ziffer 5. ausgeführt, kann der Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG aufgrund der örtlichen Gegebenheiten keine Anwendung finden. Die Linienführung der Straße ist jedoch derart gewählt, dass im Einmündungsbereich Bensberger Straße sowie im Bereich des Schulzentrums ein maximal möglicher Abstand zu schützenswerten Nutzungen eingehalten wird. Dem „Optimierungsgrundsatz“ ist insofern Rechnung getragen.

Im Einmündungsbereich Refrather Weg wurde verstärkt die Standortsicherung eines bestehenden Gewerbebetriebes berücksichtigt. Dies vor dem Hintergrund, dass eine Trassenverschwenkung in nördliche Richtung eine unwesentliche Verbesserung für Wohnnutzungen südlich der Einmündung, eine erhebliche Verschlechterung für Wohnnutzungen im Bereich Gudrunweg bewirkt.

Lärmtechnisch kritische Bereiche zeigen sich insbesondere in den Einmündungsbereichen Refrather Weg und Bensberger Straße, dies nicht zuletzt im Hinblick auf eine durch die Hauptverkehrsachsen K 27 und L 288 bedingt faktische Vorbelastung. Gemäß schalltechni-

scher Untersuchung werden die Grenzwerte der 16. BImSchV bereits im Ist- Zustand deutlich überschritten. Hierzu zählen die Grundstücke Refrather Weg 87, 89, teilweise Gudrunweg 1, Zum Froschkönig 1 sowie jeweils teilweise die Grundstücke Bensberger Straße 210 und 212.

Für den Planzustand zeigen sich gemäß schalltechnischer Untersuchung Grenzwertüberschreitungen bzw. ein Erreichen des Grenzwertes für das Schulzentrum, das Grundstück Scheidt- bachstraße 1a und nicht zuletzt für die gewerblichen Nutzungen De- Gasperi- Straße 7, An der Zinkhütte 12 und Richard- Seiffert- Straße 14.

In allen übrigen Bereichen werden die Grenzwerte der 16. BImSchV, teilweise sogar die Ori- entierungswerte der DIN 18005 –Schallschutz im Städtebau- eingehalten. Von schädlichen Umwelteinwirkungen ist entsprechend nicht auszugehen.

Eine Führung der Straße im Einschnitt zur Verbesserung der Immissionssituation ist aufgrund der erforderlichen Straßenanbindungen und topographischen Gegebenheiten technisch sehr aufwendig bzw. unmöglich und im Hinblick auf den damit verbundenen Nutzen unverhält- nismäßig.

Entsprechend wurden Möglichkeiten der Lärmvorsorge durch aktiven Lärmschutz geprüft, um den Anforderungen des § 41 BImSchG i.V.m. § 2 der 16. BImSchV zu genügen. Neben städtebaulichen Aspekten liegt der Entscheidung die Verhältnismäßigkeit der Kosten zu dem angestrebten Schutzzweck zugrunde. D.h., erweisen sich aktive Schutzmaßnahmen als un- möglich bzw. unzumutbar, wurde die Frage von passivem Lärmschutz bzw. Entschädi- gungsleistungen für verbleibende Beeinträchtigungen geprüft.

Der Bereich Bensberger Straße 210, 212 sowie Scheidt- bachstraße 1a sind gemäß § 34 BauGB als „Mischgebiet“ zu beurteilen. Die Grenzwerte der 16. BImSchV betragen 64/ 54 dB(A).

Eine deutliche Erhöhung der Beurteilungspegel zeigt sich für das Gebäude Bensberger Straße 210 an der Westseite um bis zu 10,3 dB(A) tags/ nachts und Scheidt- bachstraße 1a an der Süd- seite um bis zu 5,6/ 5,7 dB(A). Die Grenzwerte für ein Mischgebiet werden hier jedoch ein- gehalten. Soweit im Bereich Scheidt- bachstraße 1a mit 54,68 dB(A) der Nachtwert überschrit- ten ist, ist dies aufgrund einer vorhandenen Büronutzung zu vernachlässigen.

An den übrigen Gebäuden (Bensberger Straße 210, 212, Zum Froschkönig 1) zeigen sich Pe- gelerhöhungen zwischen 0,5 und 1,6 dB(A). Die Merkbarekeitsschwelle der Zunahme von et- wa 2 dB(A) ist nicht erreicht, jedoch sind aufgrund der Grenzwertüberschreitungen Lärmvor- sorgemaßnahmen zu prüfen.

Unbeschadet der Auswirkung auf das städtebauliche Erscheinungsbild bewirkt im Einmün- dungsbereich Bensberger Straße die Errichtung einer etwa 130 m langen und 3 m hohen Lärmschutzwand (eine 4m hohe Wand zeigt eine vergleichbare Schalldämmung bei höheren Kosten) unmittelbar südlich der Planstraße lediglich für die Nordseite des Gebäudes Bensber- ger Straße 210 eine Pegelreduzierung um max. 1,5/ 1,6 dB(A) tags/ nachts. Eine Einhaltung bzw. Unterschreitung der Grenzwerte kann nicht erreicht werden.

Die Kosten für eine Lärmschutzwand beträgt ohne Berücksichtigung gestalterischer Maß- nahmen etwa 350.000,--DM. Die nach „Verkehrslärmschutz- Richtlinie“ vom 02.06.1997 ü- berschlägig ermittelten Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen einschließlich einer Ent- schädigung für verbleibende Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche betragen für Bens- berger Straße 210 und 212 etwa 8 % der aktiven Lärmschutzmaßnahme.

Aufgrund der faktischen Lärmvorbelastung erfährt das Grundstück Zum Froschkönig 1 eine Erhöhung des Beurteilungspegels um lediglich 0,6 dB(A), die Grenzwerte sind bereits im Ist-

Zustand überschritten. Auch hier zeigt sich aufgrund der Lage des Grundstücks keine (wirksame) Möglichkeit der Errichtung von aktivem Lärmschutz.

Der Grenzwert der 16. BImSchV für Schulen beträgt 57 dB(A) am Tage. Gemäß schalltechnischer Untersuchung wird der Grenzwert bei Realisierung der Planstraße geringfügig überschritten. Im Hinblick auf die sensible Nutzung und nicht zuletzt die hohe Anzahl der Lärmbetroffenen ist im Streckenabschnitt Bahndamm/ Senefelder Straße eine Lärmschutzeinrichtung, bestehend aus 1,25m hoher Wallanlage und 1,75m hoher Lärmschutzwand vorgesehen. Die Maßnahme wird gemäß Landschaftspflegerischem Begleitplan landschaftsgerecht eingegrünt.

Der Lärmschutz beugt gleichzeitig einem erhöhten Schadstoffeintrag bei Renaturierung des Scheidtbachs vor.

Die Grenzwertüberschreitungen im Bereich o.g. gewerblichen Nutzungen sind differenzierter zu beurteilen. Nach Aktenlage der Stadt zeigen die der Planstraße zugewandten kritischen Nutzungsbereiche einen hohen Eigenlärmanteil, sodass die Beeinträchtigung durch Verkehrsgerausche gemäß § 41 (1) BImSchG zumutbar erscheinen. Ausweislich der Bauakten ist davon auszugehen, dass bereits im Baugenehmigungsverfahren die Emissionssituation der Planstraße berücksichtigt wurde. Aktive Schutzvorkehrungen sind entsprechend unverhältnismäßig. Vorbehaltlich der Einzelfallprüfung sind Anspruchsvoraussetzungen für passiven Lärmschutz nicht zu erwarten.

Die Prüfung der Wirksamkeit aktiven Lärmschutzes im Bereich Refrather Weg 87 und 89 zeigt lediglich für die Nord-, Nordnordwest- und Ostnordostseiten des Grundstückes Refrather Weg 87 eine Verbesserung der Beurteilungspegel um 1-7 dB(A) ein Erreichen bzw. eine Unterschreitung der Grenzwerte kann jedoch auch hier nicht erreicht werden. Dies begründet sich nicht zuletzt in der durch freizuhaltende Sichtdreiecke erheblich reduzierten Länge des Lärmschutzes.

Die Kosten für 3m hohen aktiven Lärmschutz (bei 4m Höhe zeigt sich eine fast identische Schalldämmung bei deutlich höheren Kosten) belaufen sich auf etwa 149.000,- DM (ohne Berücksichtigung gestalterischer Maßnahmen). Die aufgrund der Grenzwertüberschreitungen weiterhin erforderlichen passiven Schutzmassnahmen betragen einschließlich Entschädigung für Außenwohnbereiche überschlägig etwa 50% der Kosten für aktiven Schutz in Kombination mit passiven Vorkehrungen.

Im Hinblick auf den zahlenmäßig eingeschränkten Kreis der Betroffenen und die unverhältnismäßig geringe Wirksamkeit wird auch hier von der Festsetzung einer Lärmschutzwand abgesehen.

Ebenfalls kein aktiver Lärmschutz ist im Bereich Gudrunweg 1 vorgesehen. Die durch die Planstraße bewirkte Erhöhung des Beurteilungspegels liegt innerhalb der Grenzwerte eines Misch-, teilweise sogar eines Wohngebietes. Die Kosten für aktiven Lärmschutz betragen etwa 165.000,- DM, die Kosten für ggf. erforderlichen passiven Lärmschutz überschlägig 8 %. Unbeschadet dessen würde die Errichtung einer Lärmschutzwand zu erheblichen Beeinträchtigungen des südlich befindlichen Gewerbebetriebes führen.

Die Aussagen betreffend passiven Lärmschutz erfolgen ausschließlich zur Beurteilung der schädlichen Umwelteinwirkungen bzw. der Verhältnismäßigkeit der jeweiligen Lärmschutzmaßnahme. Anspruchsvoraussetzungen werden hierdurch nicht ausgelöst. Die Berechnung und Beurteilung erfolgte vorbehaltlich einer detaillierten Einzelfallprüfung jeweils überschlägig nach Aktenlage und o.a. Richtlinie.

6.3 Luftschadstoffe

Zur Beurteilung der lufthygienischen Auswirkungen wurde für den Prognosehorizont 2005 eine Luftschadstoffuntersuchung mittels eines dreidimensionalen Strömungs- und Ausbreitungsmodells (MISKAM- Screening, Gutachten v. 05.07.2000) durchgeführt.

Für Leit- und Grenzwerte von Luftschadstoff- Immissionen bei Neu- und Ausbau von Straßen besteht kein einheitliches Regelwerk. Maßgebend für die Beurteilung der Immissionen aus Kfz- Verkehren ist die 23. BImSchV (Prüfwerte).

Die Untersuchung betrachtet jeweils die Einmündungsbereiche Refrather Weg und Bensberger Straße , da hier die höchsten Schadstoffkonzentrationen auftreten.

Im Ergebnis zeigt sich, dass keine Überschreitungen der Prüfwerte der 23. BImSchV vorliegen. Bei Realisierung der Planstraße werden die Immissionskonzentrationen geringfügig erhöht, eine Überschreitung der Prüfwerte liegt jedoch nicht vor. Sofern Überschreitungen der – strengeren- Vorsorgewerte (Richtlinien der EU, Vorschläge des Länderausschusses für Immissionsschutz) vorliegen, ist dies insbesondere der Vorbelastung zuzurechnen.

Unbeschadet dessen bestehen aus lufthygienischer Sicht keine Bedenken, zumal den Berechnungen höhere DTV- Werte als prognostiziert zugrunde gelegt wurden.

8. Kosten des Bebauungsplanes (Grobkalkulation)

▪ Straßenbau (incl. 15 % Planung/ Bauleitung der DB-AG)	10.328.000,- DM
▪ Aktiver Lärmschutz	750.000,- DM
▪ Naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen (Voislöhe)	59.815,- DM
▪ Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (trassennah)	119.239,- DM
▪ Grunderwerb (auf der Basis der Grundstücksbewertung)	411.202,- DM
▪ Passiver Lärmschutz (vorbehaltlich Einzelfallprüfung)	225.000,- DM

informell:

Bachrenaturierung (bei 50- 80 % öffentl. Förderung) 240.000,- DM bis 600.000,- DM

Bergisch Gladbach, August 2000

In Vertretung

Schmickler

Stadtbaurat

Anlage
(zur Begründung)

**Beb.-Plan Nr. 2396 -Straßenverbindung Refrather Weg/ Bensberger Straße-
- Verkehrsbelastung Ist/ Planung (in PKW-E)**

Straße,	Streckenabschnitt	Ist	Plan	Diff. i. v. H.
Refrather Weg,	Südlich Bahndamm	20.200	14.200	- 29,7 %
Refrather Weg,	Nördlich Einmündung Planstraße	18.900	13.700	- 27,5 %
Refrather Weg,	Südlich Einmündung Planstraße	18.900	21.500	+ 13,8 %
Refrather Weg,	Südlich Robert-Schumann-Straße	16.800	18.500	+ 10,1 %
Gronauer Mühlenweg		10.300	9.700	-0 5,8 %
Hauptstraße		18.700	17.300	- 07,5 %
Refrather Weg,	Nördlich Gronauer Mühlenweg	16.600	10.100	- 39,2 %
Richard-Zanders-Str. ,	Refrather Weg > Senefelder Straße	13.200	10.500	- 20,5 %
Richard-Zanders-Str.,	Senefelder Str. > Bensberger Str.	8.000	6.900	- 13,8 %
Senefelder Straße	> Planstraße	7.600	8.300	+ 09,2 %
Senefelder Straße,	Südl. Planstraße > DB-Anschluss	7.600	5.700	- 25,0 %
Senefelder Straße,	DB- Anschluß > Hüttenstraße	3.800	1.100	- 71,1 %
Hüttenstraße		4.200	1.300	- 69,1 %
Bensberg Straße,	Nördl. An der Jüch in nördl. Richtung	10.300	10.100	-0 1,9 %
Bensberger Straße,	Nördl. An der Jüch in südl. Richtung	9.100	8.600	+ 05,5 %
Bensberger Straße ,	An der Jüch > Feldstraße	19.400	18.800	- 03,1 %
Bensberger Straße,	Feldstraße > Oberheidkamper Str.	20.000	19.500	- 02, 5 %
Bensberger Straße,	Oberheidkamper Str. > Lerbacher W.	19.500	20.400	+ 04,6 %
Bensberger Straße,	Lerbacher Weg > Planstraße	19.500	22.500	+ 15,4 %
Bensberger Straße,	Planstraße > Hüttenstraße	16.200	18.600	+ 14,8 %
Bensberger Straße,	Hüttenstraße > Rübezahwald	19.200	18.900	- 01,6 %
Gohrsmühle,	Westliche Richtung	12.500	10.700	- 14,4 %
Gohrsmühle,	Östliche Richtung	11.900	9.900	- 16,8 %
Hauptstraße		11.900	10.500	- 11,8 %
Dech.-Müller-Str.	> Cederwaldstraße	23.300	20.900	- 10,3 %
Hauptstraße,	R.-Zanders-Str. > Gronauer Mühlenw.	18.700	17.300	- 07,5 %
Ferrenbergstraße,	Hauptstraße > Ev. Krankenhaus	4.100	4.300	+ 04,9 %
Ferrenbergstraße,	Ev.Krankenhaus > Feldstraße	2.900	3.400	+ 17,2 %
Ferrenbergstraße,	Feldstraße > Oberheidkamper Str.	3.400	4.000	+ 17,6 %

